

Дериш Віолетта Олександрівна

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГЛИБОКОВОДНОГО СУДНОВОГО ХОДУ «ДУНАЙ-ЧОРНЕ МОРЕ»

На початку ХХІ століття Румунія фактично монополізувала транспортні водні артерії у південній частині Дунаю, що дало їй можливість встановлювати власний режим судноплавства і тарифи згідно зі своїм внутрішнім законодавством.

Зважаючи на це, Україна вирішила відновити свою присутність на міжнародному транспортному коридорі VII, шляхом відновлення глибоководного суднового ходу «Дунай – Чорне море», найоптимальнішим варіантом якого був канал Гирло Бистре, який є найкоротшим з рукавів, що ведуть до моря (вихід до моря з Вилківського рейду через Старостамбульський рукав і гирло Бистре).

Проект ГСХ «Дунай – Чорне море» став не лише вкрай важливим для розвитку українського Придунав'я, а наразі відповідає також стратегічним інтересам Європейського Співтовариства.

Початком розбудови каналу можливо вважати розпорядження Кабінету Міністрів України від 13.10.2003 р. «Про затвердження робочого проекту та титулу будівництва ГСХ», яким було визначене техніко-економічне обґрунтування будівництва глибоководного суднового ходу «Дунай – Чорне море». Наступним кроком стало затвердження Кабінетом Міністрів України робочого проекту «Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне на українській ділянці дельти. I етап». У травні 2004 року за цим проектом вже було розпочато будівельні та інші роботи. Однак паралельно з успішним стартом Україна зіштовхнулась з рядом проблем.

По перше, на заваді стало законодавство України, яке забороняє подібне будівництво на території заповідників. Був ініційований судовий процес, метою якого стало вилучення усіх проток та внутрішніх водойм із його території. Проте Дунайський біосферний заповідник активно відстоював свої інтереси, тим більше внаслідок особливої цінності Дунайського заповідника як біосферного резервату ЮНЕСКО і водно-болотних угідь міжнародного значення, питання відновлення Україною автономного суднового ходу в дельті Дунаю привернуло увагу багатьох міжнародних організацій, зокрема Світового Фонду дикої природи (WWF), Рамсарської Конвенції, ЮНЕСКО, Європейської Економічної Комісії ООН (ЄЕК ООН) та ін.

Другою і основною проблемою стала позиція Румунії, яка, відстоюючи власні економічні інтереси, вдало використала положення міжнародних конвенцій та звернулася з офіційною скаргою до комітету з імплементації Конвенції про оцінку впливу ГСХ на навколишнє середовище Дунайсько-го біосферного заповідника в транскордонному контексті (Конвенції Espoo). Комісія Espoo зробила висновок, що з 22 факторів, які можуть викликати істотні транскордонні впливи, 16 були відкинута відразу, але 6 факторів було залишено і зазначено, що вони можуть викликати істотний транскордонний вплив. На сьогоднішній день Україною з цих 6 факторів ведеться постійне спостереження [1].

Так, узагальнюючи матеріали «Комплексного екологічного моніторингу довкілля під час експлуатації глибоководного суднового ходу р. Дунай-Чорне море у 2016-2017 роках. Район Морського підхідного каналу» можна зазначити, що загалом помітних порушень в стані екосистеми р. Дунай за біологічними показниками, а також суттєвих транскордонних впливів з боку України на територію Румунії внаслідок відновлення та експлуатації глибоководного суднового ходу «Дунай-Чорне море» не виявлено.

На сьогоднішній день Україна виконала всі процедурні вимоги і положення Конвенції Espoo, прийняла відповідне законодавство (Закон України від 23.05.2017р. «Про оцінку впливу на довкілля») і привела проект по каналу Бистре у повну відповідність до Конвенції. Однак успіх ГСХ «Дунай – Чорне море» можливий за умов дотримання цінностей Європейського Союзу не лише нашою стороною. Всі європейські цінності сусід відверто і зухвало ігнорує. Свого часу доходило навіть до відкритих провокацій, зокрема, на 116 км Кілійського рукава Дунаю. Це прикордонні води України. Щоб зупинити, хоча б на певний час, проходження суден нашим ГСХ, румунський земснаряд «Dunagea» через донні отвори скидав тут тисячі тонн мулу. Мета була мов на долоні: утворити на фарватері річки міліну, на яку б сіли судна. Якби це своєчасно не зафіксували наші спецслужби і не вжили запобіжних дій, це могло б створити на цій ділянці надзвичайні ситуації, які вдарили б по діловій репутації української сторони [2].

Також Румунська сторона не бажає виконувати екологічний моніторинг всієї дельти Дунаю спільно як на території України, так і на території Румунії, таким чином компроміс між двома державами з питання спільного управління водними екосистемами дельти все ще не досягнутий.

Отже, на черговому засіданні українсько-румунської спільної Комісії з питань економічного, промислового, наукового та технічного співробітництва, яке відбудеться в 2018 році [3], наші високопосадовці повинні відстояти національні інтереси та даний проект на свою користь, який може забезпечити повне завантаження реальної потужності дунайських портів, налагодити роботу судноремонтних

заводів, розвинути інфраструктуру Придунайського регіону та нарешті відчинити ці ворота України в Європу.

Список використаних джерел

1. Прокопчук. С. ГСХ «Дунай-Чорне море»: чи побудуємо другу чергу? // Урядовий кур'єр. – 2010. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/gsh-dunaj-chorne-more-chi-pobuduyemo-drugu-chergu/>
2. Захарченко Л. В. Аналіз екологічної проблеми при відновленні ГСХ «р. Дунай-Чорне море». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file:///C:/Users/admin/Downloads/Vodt_2012_3_24.pdf
3. Україна і Румунія активізують взаємодію у сфері транспорту та інфраструктури. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/2264277-ukraina-i-rumunia-aktivizuut-vzaemodi-u-sferi-transportu-ta-infrastrukturi.html>

Ключові слова: глибоководний судновий хід, Конвенція Espoo, транскордонний контекст, українсько-румунські відносини, гідрологічний моніторинг.

Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкина Т. В.

Іваськевич Дарія Орестівна

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

АДМІНІСТРАЦІЯ РІЧКОВИХ ПОРТІВ: ОСНОВНІ ФУНКЦІЇ ТА ПОВНОВАЖЕННЯ

Внутрішній водний транспорт має необхідний потенціал для участі в мультимодальних перевезеннях та може бути застосований в інтегрованій системі доставки вантажів у взаємодії з іншими видами транспорту [1].

На сьогоднішній день досить вагомою проблемою законодавства у сфері портового права та діяльності внутрішнього водного транспорту є відсутність чіткого визначення та регламентації функціонування річкових портів в Україні, хоч судноплавний потенціал річок в державі є досить високим [2, с. 112-122]. Окрім цього, була спроба регламентації поняття річкового порту в законопроекті «Про суднопластво на внутрішніх водних шляхах» від листопада 2010 року. Відповідно до положень проекту закону річковий порт – транспортний комплекс, що розташований на відведеній території та акваторії з установленими межами, призначений та обладнаний для обслуговування суден,